

Avant-Première!

Toyota Land Cruiser 80

LE SUMO TANT ATTENDU !

Son apparition au dernier Salon de Tokyo nous avait mis l'eau à la bouche. A l'heure de prendre le volant, nous ne tenions plus en place ! Le ramage du nouveau Land Cruiser 80 se rapporterait-il à son superbe plumage ?

Premières réponses...

Par PHILIPPE DANH

La présentation du Land Cruiser 80 au Salon de Tokyo était pour l'ensemble de la presse spécialisée l'heureux événement que l'on n'osait plus attendre de la part de Toyota. Réputés pour leur robustesse et leur bonne volonté générale, mais aussi pour leurs capacités de franchissement limitées et la dureté de leurs suspensions archaïques, les HJ et FJ 60 et 61 semblaient vouloir s'éterniser au catalogue du constructeur nippon. Une modernisation certaine de la gamme, amorcée avec la commercialisation du LJ 73 aux suspensions à ressorts hélicoïdaux, demandait à être généralisée. La machine est lancée de façon éclatante avec le LC 80, véritable concurrent des Range Rover, Jeep Cherokee et autres Patrol ou Pajero châssis longs.

Boing boing !

Avant même d'avoir mis le contact, nous nous sommes jetés à terre pour mieux apprécier les nouvelles suspensions à quatre ressorts hélicoïdaux qui, bien que conservant deux ponts rigides, devraient enfin permettre au Land Cruiser de rivaliser en confort routier et en franchissement avec ses concurrents directs. Poussé par deux jambes de force forgées,

le pont avant est guidé latéralement par une barre Panhard et bridé dans ses débattements (accrus) par une barre stabilisatrice. Le train arrière est tracté par quatre tirants tubulaires, guidé latéralement par un tirant et relié au châssis par une barre stabilisatrice. Et d'une ! Deux, les ponts équipés d'un couple conique de 4,10 : 1 sont désormais en prise constante grâce à un nouveau différentiel central blocable qui effectue la liaison avec, au choix, une boîte automatique à quatre rapports ou une boîte mécanique à cinq vitesses. Le différentiel central peut être bloqué à la demande en gamme longue alors que son engagement est automatique en gamme courte. Le Land Cruiser 80 semble donc mieux taillé pour le tout-terrain comme l'indiquent également une garde au sol accrue de 22,6 à 27,4 cm suivant l'équipement pneumatique et un rayon de braquage de 12,30 m. Si l'empattement rallongé de 11 mm (2,85 m) pourrait apparaître comme un handicap, les porte-à-faux ont été raccourcis, garantissant de meilleures aptitudes en tout-terrain, même si bien sûr, le LC 80 n'est pas taillé pour le trial. En revanche, le Sumo a pris un léger embonpoint par rapport aux HJ : un de plus en longueur, deux de mieux en largeur et cinq en hauteur. Sous le capot, une vieille connaissance avec le six cylin-

dres en ligne essence 4 litres développant 155 chevaux dépollués (on aurait préféré le V6 du 4Runner) ou l'inédit 4,2 litres turbo-diesel à injection directe. Six cylindres en ligne lui aussi, il délivre la bagatelle de 165 pur-sang et un couple plutôt sympathique de 37 mkg à 2 000 tours. Quant aux deux transmissions proposées, elles étaient déjà présentes sur les HJ/FJ ; seule la boîte auto a reçu quelques révisions d'étagement.

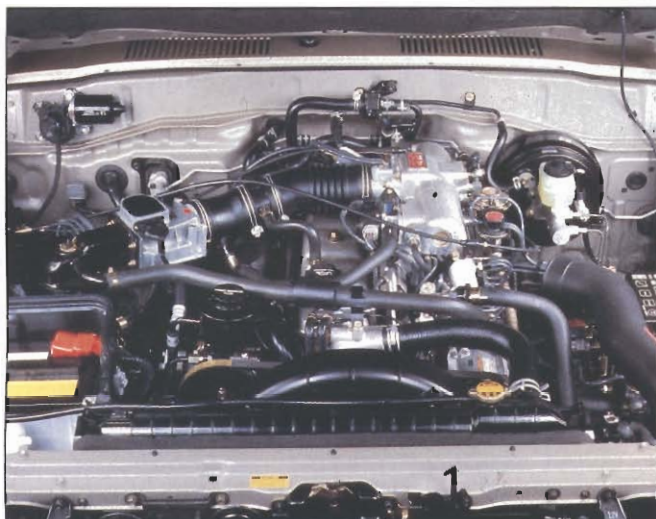
Peau lisse routière

Le bureau de style de Toyota semble avoir enfin mis au rancart ses équerres et réglés pour privilégier un dessin un peu plus libre de ses carrosseries utilitaires. De fait, le LC 80 arbore, tout en douceur, une ligne carrée très élégante et une peau lisse à souhait qui lui confèrent une fière allure. Le LC 80 rejoint donc la famille grandissante des 4x4 "classieux" aussi à l'aise à la ville, comme aux Champs-Élysées. D'un gabarit légèrement supérieur au HJ/FJ 60 sans pour autant prendre trop d'altitude ni d'embonpoint, le LC 80 offre un volume intérieur important pouvant accueillir jusqu'à huit personnes grâce à une troisième banquette optionnelle. Celle-ci est repliable en deux parties sur les côtés pour faciliter le chargement par



**Un comportement
nettement
supérieur aux HJ
grâce, surtout,
aux quatre roues
motrices
permanentes.**

TOYOTA LAND CRUISER 80



Ce six cylindres essence ne sera probablement pas disponible en France.

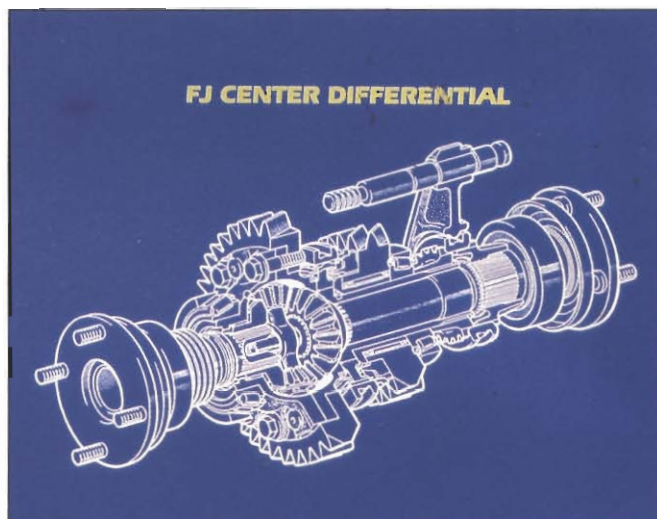


Schéma du nouveau différentiel central.

Une ligne plutôt réussie affinée par un vitrage latéral entouré en noir mat.

Autres points forts, les suspensions qui adoptent, tant à l'avant qu'à l'arrière, des ressorts hélicoïdaux.





Une face arrière guère originale. Le hayon, en deux parties, s'ouvre comme sur un Range ou un 4Runner (notre photo montre une version standard).

Tableau de bord irréprochable et ultra complet à l'instar de ce que l'on trouve sur des berlines haut de gamme.



Une troisième banquette permettra d'embarquer huit personnes à bord.



le hayon arrière. Les baquets avant et la banquette centrale peuvent être inclinés en position couchette, et grâce au rallongement des glissières de sièges, les conducteurs et passagers de 1,90 m et plus trouveront ce Land Cruiser à leur mesure. La planche de bord est résolument moderne et luxueuse pour un 4x4 et la liste des équipements optionnels ne laisse aucun doute quant à la clientèle visée par Toyota. La sono de base AM/FM/cassette à cinq enceintes peut laisser place à une chaîne à neuf enceintes avec lecteur laser ! L'équipement électrique optionnel comprend un sunroof muni d'une alarme retentissante s'il reste ouvert après le retrait des clefs de contact, ainsi qu'un verrouillage central des portes en

TOYOTA LAND CRUISER 80

deux temps. Un tour pour celle du conducteur, un deuxième tour libérant les trois autres. Les vitres électriques et l'air conditionné complètent la liste des options. Pour finir, le Land Cruiser est disponible dans une variété de couleurs sympas et en deux tons. Noblesse oblige ! Reste à savoir si l'on retrouvera ce choix en France.

Prometteur

Le court galop d'essai que nous eûmes la chance d'effectuer au volant d'un prototype de pré-production, nous permit d'apprécier immédiatement le confort routier offert par les suspensions à ressorts hélicoïdaux et les gros pneus 31 pouces livrés en option. Le Land Cruiser, mis à notre disposition pour quelques heures, était un modèle essence à boîte automatique dont le silence de fonctionnement s'avéra exceptionnel. La direction assistée permet d'inscrire aisément l'imposant Land Cruiser dans les courbes. Toutefois, même si les barres stabilisatrices réduisent le roulis, le volume et le poids de l'engin demeurent bien présents pour vous rappeler à l'ordre. Nous n'eûmes malheureusement pas le plaisir de mettre le Land Cruiser dans son élément de prédilection, hormis quelques pistes de sable, mais ses excellentes qualités routières laissent augurer de bonnes aptitudes au tout-terrain, grâce à une motricité beaucoup plus performante, par le biais de meilleures suspensions, de l'engagement permanent des quatre roues et du nouveau différentiel central blocable.

Le Land Cruiser 80 sera commercialisé aux USA à partir du mois d'avril comme un modèle 91 au prix de base de 22 000 dollars (hors taxe). Pas donné, le nouveau joyau du désert, mais au vu de ses qualités on peut parier qu'il rencontrera un grand succès commercial, et sans doute, pourra-t-il postuler lui aussi un titre envié de 4x4 de l'année outre-Atlantique ! ■

Véhicules	LC 80 TD	HJ 61
Moteur	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne
Cylindrée	4 200 cm ³	3 980 cm ³
Puissance	165 ch	136 ch
Couple	37 mkg	32,1 mkg
Longueur	4,78 m	4,75 m
Largeur	1,82 m	1,80 m
Hauteur	1,85 m	1,80 m
Garde au sol	22,6 cm	19 cm
Empattement	2,85 m	2,73 m
Poids à vide	2 085 kg	2 165 kg
Réservoir	95 l	90 l

TOYOTA LAND CRUISER 80

Prix à partir de 22 000 dollars (HT)

Présentation
Salon de Tokyo
Octobre 1989

➤ TECHNIQUE

Moteur

• Essence six cylindres en ligne. 3 980 cm³, alésage x course : 91 x 95 mm; puissance maximale : 155 chevaux à 4 000 tr/mn; couple maximal : 30 mkg à 3 000 tr/mn; rapport volumétrique : 8,1 à 1; blocs-cylindres en fonte, culasse en alliage, 2 soupapes en tête par cylindre; distribution par un ACT; alimentation par injection électronique; refroidissement par circuit d'eau.

• Diesel six cylindres en ligne. 4 200 cm³; puissance maximale : 165 chevaux à 3 600 tr/mn; couple maximal : 37 mkg à 2 000 tr/mn; blocs-cylindres en fonte, culasse en alliage d'aluminium, 2 soupapes par cylindre; distribution par un ACT: alimentation par injection directe et turbocompresseur; refroidissement par circuit d'eau.

Transmission. Intégrale permanente aux quatre roues; boîte automatique overdrive à 4 rapports + MA ou mécanique à 5 rapports + MA; boîte transfert à deux rapports non synchronisés commandée par un levier au plancher. Blocage du différentiel central automatique en gamme courte; rapport des ponts : 4,1 à 1.

Suspensions. Avant : pont rigide, deux barres de poussée, barre Panhard, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et barre stabilisatrice. Arrière : pont rigide avec quatre tirants tubulaires, barre Panhard, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz inclinés.

Roues et pneumatiques. Jantes en tôle d'acier 8 x 15 chaussées de P235/7SR15 M+S radiaux. En option : jantes en alliage chaussées de 31 x 10. 50 x 15 M+S radiaux.

Freinage. AV, disques ventilés, surface de freinage : 36 cm²; AR : tambours hydrauliques, surface de freinage : 27,7 cm². Commande hydraulique, assistance par servo à dépression.

Direction. Boîtier à recirculation de billes, assistance hydraulique; rapport : 18,6; 3,4 tours de volant de butée à butée; rayon de braquage : 12,3 m.

Réservoir : 95 litres.

➤ POIDS ET MESURES

Châssis. A longerons type échelle.

Carrosserie. Break à 5 ou 8 places, 4 portes et hayon arrière, structure en tôle d'acier soudé.

Dimensions. Longueur HT, 4,78 m; largeur HT, 1,82 m (1,90 m avec pneus de 31 pouces); hauteur HT, 1,85 m (1,833 m avec pneus de 31); voies avant, 1,534 m (1,574 m, pneus de 31); voie arrière, 1,539 m (1,579 m, pneus de 31); empattement, 2,849 m; porte-à-faux, avant : 73,4 cm; arrière : 112,5 cm; garde au sol, 22,6 cm (27,4 cm avec pneus de 31); garde au plafond : 103,3 cm (AV), 101,6 cm (AR); largeur aux épaules : 149 cm (AV/AR); volume chargeable avec sièges arrière rabattus : 2,7 m³.

Poids. 2 082 kg à vide; charge utile : 873 kg; ptc : 2 955 kg; poids remorquable : 1 585 kg (2 265 kg avec pneus de 31).

Aptitudes. Angle d'attaque, 37 degrés; angle de sortie, 25 degrés.

Performances. 0 à 100 km/h en 16''88 (essence); 402 m D.A. : 21''81 à 112 km/h en final.

Consommation (moyenne normalisée). 18 litres/100 km.